Intitulé : MINISTERIËLE REGELING van 19 november 2010 ter uitvoering van het Landsbesluit luchtvaartterreinen (AB 2008, no. 43) en van de voorschriften, vastgelegd in de bij het Verdrag van Chicago (Stb. 1947 H 165) behorende bijlage 14, deel I en deel II, regels vast te stellen met betrekking tot het veilig gebruik en operaties van luchtvaartterreinen

Citeertitel: Geen

Vindplaats : AB 2010 no. 93

Wijzigingen: Geen

Hoofdstuk 1 Algemene bepalingen

Artikel 1

1. In deze ministeriele regeling wordt verstaan onder:

Bijlage 14 : bijlage 14 bij het Verdrag van Chicago;
helikopter : een gemotoriseerd luchtvaartuig met rotorbladen, zwaarder dan lucht, dat hoofdzakelijk in de lucht kan worden gehouden door aërodynamische reactiekrachten op zijn rotorbladen;
helikopterluchtvaartterrein : een luchtvaartterrein als bedoeld in artikel 12, tweede lid, van de Luchtvaartverordening (AB 1989 no. GT 58) en die uitsluitend wordt gebruikt door helikopters;
helikopterterrein : een terrein als bedoeld in artikel 12, vijfde lid, van de Luchtvaartverordening, dat uitsluitend wordt gebruikt door helikopters;
verhoogd helikopterterrein : een helikopterterrein op een bouwwerk of terreinconstructie op het land met een hoogte van ten minste 3 en ten hoogste 10 meter ten opzichte van het omgevingsvlak;
vliegtuig : een gemotoriseerd luchtvaartuig met vaste vleugels, zwaarder dan lucht, dat hoofdzakelijk in de lucht gehouden kan worden door aërodynamische reactiekrachten op zijn vleugels;
waterluchtvaartterrein : een luchtvaartterrein, zijnde een watergebied, ingericht voor het gebruik door watervliegtuigen;
watervliegtuig : een vliegtuig dat zich te water als schip kan verplaatsen;
zeemijl : de afstand van 1852 meter.

2. De Engelstalige begripsbepalingen van bijlage 14, delen I en II, zijn van toepassing op deze ministeriële regeling.

Artikel 2

Waar in deze ministeriële regeling andere afkortingen worden dan die, gedefinieerd in het Landsbesluit luchtvaartterreinen (AB 2008 no.

43), komen deze overeen met afkortingen en codes, neergelegd in bij bijlage 14 en het document PANS-ABC, DOC 8400 bij het Verdrag van Chicago.

Hoofdstuk 2 Regels voor het veilig gebruik van de benoemde luchtvaartterreinen en van de aangewezen luchtvaartterreinen

Afdeling 1 Reikwijdte

Artikel 3

Dit hoofdstuk is van toepassing op:
a. luchtvaartterreinen die gebruikt worden door vliegtuigen;
b. luchtvaartterreinen die gebruikt worden door helikopters:
   1°. die gelegen op het terrein van een ziekenhuis;
   2°. die verhoogd zijn aangelegd, of
   3°. voor tijdelijk of afzonderlijk gebruik als TLOF;
c. het luchtvaartterrein Aeropuerto Internacional Reina Beatrix;
d. de helikopterluchtvaartterreinen, bekend als Seaport Helipad en Brandweerkazerne Tanki Flip.

Afdeling 2 Luchtvaartterreinen die gebruikt worden door vliegtuigen

§ 1. Reikwijdte

Artikel 4

Deze afdeling is van toepassing op:
a. het luchtvaartterrein Aeropuerto Internacional Reina Beatrix;
b. luchtvaartterreinen met een verharde baan die gebruikt worden door burger- en militaire vliegtuigen.

§ 2. Aanleg, inrichting, uitrusting en gebruik van het luchtvaartterrein

Artikel 5

De exploitant draagt zorg dat de aanleg, de inrichting, de uitrusting en het gebruik van het door hem beheerde luchtvaartterrein voldoet aan de voorschriften en aanbevelingen van bijlage 14, deel I, met uitzondering van de navolgende onderdelen daarvan:
a. 1.2.1, 1.2.2, 1.4 en 1.5;
b. de volzin ‘Contracting States shall ensure that integrity of aeronautical data is maintained throughout the data process from survey/origin to the next intended user’ in 2.1.2;
c. 3.1.1 tot en met 3.1.4, 3.1.8 en 3.15;
d. 5.3.1.1 tot en met 5.3.1.3, en 5.4.5;
e. 5.3.3.8 tot en met 5.4.5;
f. 6.1.10, 6.1.11, 6.2.8, 6.2.9, 6.2.10;
g. 9.4.1, onderdeel a, 9.4.2, 9.4.4, en 9.10.3.

Artikel 6

De in artikel 5 niet uitgezonderde onderdelen van bijlage 14, deel I gelden, met dien verstande dat:
a. de exploitant zorgt dat de gegevens, bedoeld in hoofdstuk 2 van bijlage 14, deel I worden verstrekt aan de Directie Luchtvaart die verantwoordelijk is voor de uitgifte van luchtvaartpublicaties;

b. de plicht tot het gebruik van een CRC-algoritme, genoemd in onderdeel 2.1.3 van bijlage 14, deel I, geldt met ingang van 31 december 2012;
c. de voorschriften en aanbevelingen in hoofdstuk 4 van bijlage 14, deel I van toepassing zijn binnen de grenzen van het luchtvaart-terrein;
d. de aanwezigheid van een seinvierkant als bedoeld in onderdeel 5.1.2 van bijlage 14, deel I, niet verplicht is op luchtvaart-terreinen met luchtverkeersleiding;
e. het visuele-naderingshoeksysteem, bedoeld in onderdeel 5.3.5 van bijlage 14, Vol. I, moet behoren tot het type PAPI;
f. onderdeel 9.2.21 van bijlage 14, deel I niet van toepassing is op luchtvaartterreinen die volgens tabel 9-1 zijn ingedeeld in de categorieën 1, 2 of 3;
g. onderdeel 9.2.24 van bijlage 14, deel I alleen van toepassing is op verharde banen die zijn aangelegd na het tijdstip van inwerkingtreding van deze regeling;
h. onder voldoende getraind personeel als bedoeld in onderdeel 9.2.40 van bijlage 14, deel I, minimaal de in de onderstaande tabel opgenomen aantallen personeel worden verstaan:

Luchthaven categorie	Officier van dienst (OVD)	Bevelvoerder	Manschap	Totaal
1			2	2
2			2	2
3			3	3
4		1	3	4
5		1	3	4
6		1	6	7
7		1	6	7
8, 9 en 10	1	1	6	8

i. onder ‘the appropriate authority’, bedoeld in bijlage 14, deel I wordt verstaan:
   1°. in de onderdelen 9.4.3 en 10.4.13: de exploitant van het luchtvaartterrein;
   2°. in de overige gevallen: de Minister.

§ 3. Voorschriften met betrekking tot het gebruik van het luchtvaartterrein

Artikel 7

De exploitant richt op een luchtvaartterrein niet op, noch staat toe dat hij aldaar een bouwwerk opgericht wordt, dat:
a. de goede werking van de ten behoeve van de luchtvaartterrein aanwezige communicatie-, navigatie- en radarapparatuur verstoort, of
b. het zicht van de luchtverkeersleiding vanuit de verkeerstoren op de baan of rijbanen belemmert.

Artikel 8

1. De exploitant legt een register aan, waarin gegevens worden bijgehouden met betrekking tot elk luchtvaartuig dat op het luchtvaartterrein landt of daarvan opstijgt en het daarmee gepleegde vervoer.
2. De exploitant houdt van niet-verkeersvluchten de volgende gegevens bij:

a. het nationaliteits- en inschrijvingskenmerk en het type luchtvaartuig;
b. het luchtvaartterrein waarvan het luchtvaartuig het laatst is vertrokken, alsmede het tijdstip van aankomst;
c. het luchtvaartterrein van bestemming, alsmede het tijdstip van vertrek;
d. de aard van de vlucht.

3. De exploitant houdt van verkeersvluchten dezelfde gegevens bij als van niet-verkeersvluchten, met uitzondering van onderdeel d van het tweede lid, doch houdt van verkeersvluchten het vluchtnummer bij.

4. De exploitant bewaart de in het register opgenomen gegevens gedurende ten minste 2 jaar te zijnen kantore.

5. Het register kan ook elektronisch worden aangehouden, mits verzekerd is dit de gegevens daarin ten minste twee jaar na opneming toegankelijk zijn.

Artikel 9

1. De exploitant voert een registratie van:
a. ongevallen en incidenten op het luchtvaartterrein;
b. defecten en gebreken aan inrichting en uitrusting van het luchtvaartterrein.

2. De exploitant onderzoekt de incidenten op het platform teneinde de mogelijke oorzaken te achterhalen en stelt daarvoor procedures vast, met inbegrip van het nemen van correctieve of preventieve maatregelen, die ertoe moeten leiden dat soortgelijke ongevallen en incidenten niet nogmaals optreden. Het uit onderzoek voortvloeiende rapport zendt de exploitant onverwijld aan de Directie Luchtvaart.

3. De exploitant meldt incidenten waarbij een luchtvaartuig is betrokken en incidenten op het luchtvaartterrein, alsmede ernstige defecten of gebreken onverwijld aan de Directie Luchtvaart.

4. Een melding als bedoeld in het derde lid, geeft een zo volledig mogelijke beschrijving van het voorval, doch bevat in elk geval de aanduiding van de plaats van het voorval, de aard daarvan, de gevolgen, wat betreft schade en letsel, de omstandigheden waaronder het voorval plaatsvond, alsmede alle overige van belang zijnde gegevens.

5. Een melding als bedoeld in het derde lid, wordt in elk geval binnen 72 uur na de ontdekking of het bekend worden ervan schriftelijk aan de Directie Luchtvaart gedaan.

Artikel 10

1. De exploitant doet, indien het landingsterrein door enigerlei omstandigheid gevaarlijk is geworden of zal worden voor luchtvaartuigen, daarvan zo spoedig mogelijk mededeling aan de Directie Luchtvaart, onder vermelding van de bijzonderheden dienaangaande.

2. Gelijke mededeling als bedoeld in het eerste lid, wordt gegeven, indien door enigerlei omstandigheid één of meer van de in de artikelen 24, 25, 26, eerste lid, 28, eerste lid, van het Landsbesluit luchtvaartterreinen bedoelde tekens, cijfers, dagkenmerken, kleuren, verlichting, lichten en inrichtingen niet meer aan de ter zake geldende voorschriften voldoen, of indien daarin wijziging zal worden gebracht.

3. Wanneer de omstandigheid die aanleiding heeft gegeven tot de mededeling, bedoeld in het eerste respectievelijk het tweede lid, heeft opgehouden te bestaan of zal ophouden te bestaan, geeft de

exploitant daarvan eveneens zo spoedig mogelijk kennis aan de Directie Luchtvaart.

Artikel 11

Gebruikers van het luchtvaartterrein en organisaties die op het luchtvaartterrein voor de exploitant werkzaamheden verrichten, alsmede organisaties die op het luchtvaartterrein zelfstandig grondafhandelingsdiensten verrichten, melden elk ongeval, incident, defect en gebrek, dat van aanmerkelijk belang is voor de veiligheid op het luchtvaartterrein, onverwijld aan de exploitant.

Artikel 12

Gebruikers van het luchtvaartterrein, toeleveranciers, organisaties die op het luchtvaartterrein voor de exploitant werkzaamheden verrichten, alsmede organisaties die op het luchtvaartterrein zelfstandig grondafhandelingsdiensten verrichten, voldoen aan de eisen die door de exploitant bij het toestaan van de bedoelde werkzaamheden zijn gesteld ten aanzien van orde en veiligheid op, alsmede het veilig gebruik van het luchtvaartterrein.

Artikel 13

Het is verboden een vliegtuig met één of meer in werking zijnde motoren in beweging te zetten, indien daardoor letsel of schade kan worden berokkend aan personen of zaken, of de veiligheid van personen daardoor in gevaar kan worden gebracht.

Artikel 14

De Minister kan, al dan niet op voordracht van de exploitant, indien er sprake is van een te groot verkeersaanbod of van enige andere oorzaak waardoor de goede orde of de veiligheid op het luchtvaartterrein in gevaar kan worden gebracht, bepalen dat gedurende een periode van ten hoogste achtenveertig uur daarbij vast te leggen maatregelen gelden, die een beperking van de hoeveelheid luchtvaartterreinverkeer en gedragsregels voor het gebruik van het luchtvaartterrein kunnen inhouden.

§ 4 Bepalingen met betrekking tot het vervoer en de opslag van gevaarlijke stoffen, het tanken en aanverwante handelingen

Artikel 15

1. Het is verboden aan te vangen met het tanken van vliegtuigen, indien de navolgende handelingen in hierna te noemen volgorde niet zijn verricht:

a. het vliegtuig en de tankauto, dan wel het tanksysteem zijn elektrisch geleidend met elkaar verbonden, met uitzondering van geleiding tussen hydrant- en tanksysteem;
b. het slangmondstuk is, alvorens de vulopening van de vliegtuigtank wordt geopend, elektrisch geleidend met het vliegtuig verbonden, met uitzondering van brandstofsystemen waarvan de afgiftecapaciteit minder bedraagt dan 100 l/min, alsmede bij het vullen onder druk;
c. het vliegtuig, de tankauto dan wel het tanksysteem, de slangen en al het overige bij het tanken gebruikte materiaal zijn middels een aardklem op blanke metalen delen en met een deugdelijke aardkabel

elektrisch geleidend met elkaar verbonden, met uitzondering van geleiding tussen hydrant- en tanksysteem.

2. Het is voorts verboden tijdens het tanken van vliegtuigen:

a. startwagens of GPU’s in de afhandelings- en tankzone op te stellen;
b. een startwagen of GPU te starten;
c. een startwagen of GPU aan te sluiten of af te koppelen;
d. een in bedrijf zijnde startwagen of GPU bij te vullen met brandstof;
e. hulpmotors of APU’s in werking te stellen, ingeval de uitlaat daarvan uitmondt in de tankzone, met dien verstande dat in het geval dat een APU tijdens het tanken uitvalt, deze slechts dan weer mag worden opgestart, nadat de brandstofstroom door de afsluiters tot stilstand is gebracht en er geen risico aanwezig is voor de ontsteking van brandstofdampen;
f. voertuigen binnen de tankzone te doen of laten stilstaan, anders dan ingeval deze direct bij het laden of lossen van het vliegtuig betrokken zijn;
g. andere dan gasdichte lantaarns of schijnwerpers te gebruiken;
h. flitslampjes of elektronenflitsers te gebruiken binnen de tank- en afhandelingszone;
i. elektrische schakelaars in een andere positie te zetten dan die noodzakelijk is voor het tanken, laden en lossen;
j. elektrische apparatuur, waaronder in ieder geval vallen de boordradio, boordradar en navigatie-apparatuur, te testen of te gebruiken;
k. binnen de tankzone brandgevaarlijke werkzaamheden te verrichten.

Artikel 16

Het is verboden:

a. tankwerkzaamheden te verrichten bij een vliegtuig met een in bedrijf zijnde motor;
b. een tankauto bij een vliegtuig op te stellen, die niet onder alle omstandigheden onbelemmerd vooruit naar een veilige zone kan rijden;
c. afhandelingsmaterieel of voertuigen zodanig voor een tankauto te plaatsen, dat het wegrijden hierdoor wordt belemmerd;
d. een tankauto onbeheerd achter te laten anders dan op een daartoe aangewezen parkeerplaats;
e. de aanwezige noodstopknoppen van een tank of hydrantensysteem te blokkeren;
f. vliegtuigen te tanken, zolang onderdelen van het landingsgestel overmatig zijn verhit;
g. enige handeling te verrichten, die brandgevaar kan vergroten of veroorzaken;
h. vliegtuigbrandstoffen te vervoeren met voertuigen waarop niet ten minste één brandblusapparaat, voorzien van een bewijs van typekeuring en controledatum, met voldoende capaciteit en geschikt voor de bestrijding van vloeistofbranden, voor onmiddellijk gebruik gereed aanwezig is;
i. te tanken op een ondeugdelijke ondergrond;
j. te tanken, indien geen maatregelen zijn getroffen ter vermijding van milieu verontreiniging;
k. te tanken zonder brandweertoezicht binnen een straal van 20 meter vanaf hangars of andere gebouwen en van voorwerpen die een vonk zouden kunnen veroorzaken, tenzij er daar een persoon aanwezig is, die toezicht houdt op het veilig tanken van een vliegtuig met twintig stoelen of meer, dat passagiers aan boord heeft, of welker

passagiers aan het instappen zijn;
l. te tanken in hangars;
m. te tanken, indien boven of in de onmiddellijke omgeving van het luchtvaartterrein de weersomstandigheden daartoe aanleiding geven.

Artikel 17

Onverminderd artikel 15 en 16, kan de Minister, al dan niet op voordracht van de exploitant in bijzondere gevallen aan deze opdrachten geven met betrekking tot het vervoer en de opslag van gevaarlijke stoffen, het tanken en aanverwante handelingen. Opdrachten als vorenbedoeld, kunnen betrekking hebben op:
a. het toezicht op de met het tanken verband houdende werkzaamheden;
b. het tanken met passagiers aan boord;
c. de handelwijze ten aanzien van gemorste olie en brandstof.

Hoofstuk 3 Helikopterluchtvaartterrein

§ 1. Reikwijdte

Artikel 18

Dit hoofdstuk is van toepassing op:
a. luchtvaartterreinen die gebruikt worden door helikopters en:
   1°. die gelegen zijn op het terrein van een ziekenhuis;
   2°. die verhoogd zijn aangelegd, of
   3°. die gebruikt worden als TLOF;
b. de helikopterluchtvaartterreinen; bekend als Seaport Helipad en Brandweerkazerne Tanki Flip.

§ 2. Aanleg, inrichting, uitrusting en gebruik van het luchtvaartterrein

Artikel 19

De aanleg, de inrichting, de uitrusting en het gebruik van een helikopterluchtvaartterrein voldoen aan de voorschriften en aanbevelingen, opgenomen in bijlage 14, deel II, met uitzondering van de navolgende onderdelen:
a. 1.2.1 en 1.2.2;
b. de volzin 'Contracting States shall ensure that integrity of aeronautical data is maintained throughout the data process from survey/origin to the next intended user' in 2.1.2;
c. 5.3.2.

Artikel 20

De in artikel 19 niet uitgezonderde onderdelen van bijlage 14, deel II gelden, met dien verstande dat:
a. de afstand, bedoeld in onderdeel 3.1.59 van bijlage 14, deel II, tussen de strook en een FATO niet minder is dan twee maal de lengte over alles van de grootste gebruikmakende helikopter;
b. de voorschriften en aanbevelingen in hoofdstuk 4 van bijlage 14, deel II slechts van toepassing zijn binnen de grenzen van het luchtvaartterrein.

Artikel 21

Een verhoogd helikopterluchtvaartterrein dat gebruikt wordt door een helikopter die is ingedeeld in klasse 3 als bedoeld in de bij het Verdrag van Chicago behorende bijlage 6, onderdeel III, is zodanig gelegen, dat in de directe omgeving van het luchtvaartterrein geschikte gronden aanwezig zijn voor het uitvoeren van een nood- of voorzorgslanding.

Hoofdstuk 4 Regels voor het veilig gebruik van helikopterterreinen voor tijdelijk en uitzonderlijk gebruik

§ 1. Reikwijdte

Artikel 22

Dit hoofdstuk is van toepassing op:
a. helikopterterreinen die niet onder de reikwijdte van hoofdstuk 2 vallen;
b. luchtvaartterreinen voor tijdelijk en uitzonderlijk gebruik.

§ 2 Algemene aanleg-, inrichtings-, uitrustings- en gebruiksvoorschriften

Artikel 23

Een helikopterterrein en het gebruik hiervan voldoen aan de navolgende eisen:
a. het luchtvaartterrein is zodanig gelegen, dat in de in- en uitvliegsectoren geen obstakels steken door een denkbeeldig vlak dat, met de korte zijde van de luchtvaartterrein als basis, oploopt met een helling van 1:8 (hoogte: afstand) tot een afstand van 245 meter, gemeten vanaf de landingsplaats, en divergerend tot een breedte van 5 maal de rotordiameter;
b. in de onmiddellijke omgeving van het luchtvaartterrein zijn voldoende geschikte gronden aanwezig voor het uitvoeren van een nood- of voorzorgslanding;
c. binnen een gebied met een straal van 1000 meter vanuit de vastgestelde geografische positie van het luchtvaartterrein steken geen obstakels door een denkbeeldig horizontaal vlak op een hoogte van 45 meter boven het hoogst gelegen punt binnen de luchtvaartterrein, tenzij de directeur van de Directie Luchtvaart schriftelijk heeft verklaard dat een veilige vliegoperatie ten opzichte van het luchtverkeer van en naar deze helikopterterrein mogelijk is;
d. het luchtvaartterrein is bereikbaar voor voertuigen van hulpdiensten;
e. op de luchtvaartterrein is een windzak aanwezig, die zowel de actuele windrichting als een globale indicatie van de windsnelheid boven de landingsplaats aangeeft;
f. de windzak is op een zodanige plaats opgesteld, dat deze door de gezagvoerder, zowel vanuit de lucht als vanaf de grond, goed kan worden waargenomen;
g. de windzak is gevrijwaard van storende invloeden op richting en snelheid van de wind;
h. het TLOF is vlak en heeft een dusdanige samenstelling dat het de massa van de helikopter kan dragen;
i. het gewas rond het TLOF is ten hoogste 0,15 meter hoog.

Artikel 24

Onverminderd paragraaf 2 van hoofdstuk 3, voldoet een terrein voor tijdelijk en uitzonderlijk gebruik, dat gebruikt wordt door een helikopter, en het gebruik hiervan aan de navolgende vereisen ten:

a. het terrein is verder gelegen dan 50 meter van aaneengesloten woonbebouwing;
b. het terrein is verder gelegen dan 25 meter van een openbare weg, tenzij deze weg door de bevoegde autoriteiten is afgezet;
c. het terrein heeft afmetingen die ten minste gelijk zijn aan de minimale afmetingen, vermeld in het vlieghandboek, behorende bij de desbetreffende helikopter;
d. passagiers die in- en uit moeten stappen met draaiende rotor, worden door daartoe getraind personeel op een veilige wijze naar en van de helikopter geleid.

Artikel 25

Een helikopterterrein voor tijdelijk en uitzonderlijk gebruik is niet gelegen:

a. in een gebied waar het uitoefenen van het burgerluchtverkeer tijdelijk of blijvend is verboden op grond van artikel 3 en 4 van de Luchtvaartverordening;
b. in en binnen een afstand van 5 zeemijlen van de grens van het luchtvaartterrein Aeropuerto Internacional Reina Beatrix, tenzij de directeur van de Directie Luchtvaart schriftelijk heeft verklaard dat een veilige vliegoperatie ten opzichte van het luchtverkeer van en naar dat helikopterterrein mogelijk is;
c. in en binnen een afstand van 3 zeemijlen van de grens van een ander helikopterterrein dan dat, bedoeld in onderdeel b, tenzij de directeur van de Directie Luchtvaart schriftelijk heeft verklaard dat een veilige vliegoperatie ten opzichte van het luchtverkeer van en naar dat helikopterterrein mogelijk is.

§ 3. Watervliegtuigen

Artikel 26

1. Een waterluchtvaartterrein en het gebruik hiervan voldoen aan de volgende eisen:

a. in het desbetreffende watergebied is een baan geprojecteerd met een lengte van minimaal 1000 meter;
b. de geprojecteerde baan is zodanig gelegen, dat zich zowel in de landings- als startrichting geen obstakels bevinden, die gevaar kunnen opleveren voor de uit te voeren landings- en start-procedures;
c. een start of een landing worden alleen uitgevoerd, indien de golfhoogte dit toelaat en zich in de geprojecteerde baan geen personen en vaartuigen bevinden;
d. het gelijktijdig landen en starten door meerdere watervliegtuigen op en van de luchthaven is niet toegestaan.

2. Het eerste lid is van overeenkomstige toepassing op een terrein voor tijdelijk en uitzonderlijk gebruik, dat gebruikt wordt door een watervliegtuig.

Hoofdstuk 5 Procedurebepalingen

Artikel 27

1. De termijn voor het nemen van een besluit op de aanvraag voor een ontheffing als bedoeld in artikel 12, vijfde lid, van de Luchtvaartverordening bedraagt acht weken. De Minister kan deze periode met ten hoogste vier weken verlengen.

2. De Minister kan voor een terrein voor tijdelijk en uitzonderlijk gebruik ontheffing verlenen van de voorschriften die op grond van hoofdstuk 3 gelden. De ontheffing wordt slechts verleend, indien:

a. als gevolg van bijzondere omstandigheden de bestaande voorschriften in redelijkheid geen toepassing kunnen vinden, en
b. de veiligheid van het terrein en van het luchtverkeer dat van het terrein gebruik maakt, door het verlenen van een ontheffing niet in gevaar worden gebracht.

Hoofdstuk 6 Strafbepalingen

Artikel 28

Overtreding van de artikelen 7 tot en met 13, 15 en 16 is als een strafbaar feit als bedoeld in artikel 22 van de Luchtvaartverordening.

Hoofdstuk 7 Slotbepalingen

Artikel 29

De Minister kan met inachtneming van artikel 6, eerste lid, van het Landsbesluit luchtvaartterreinen, de exploitant opdragen nadere maatregelen vast te stellen in het op hem van toepassing zijnde ‘Aerodrome Manual’ of de ‘Safety Management Manual’.

Artikel 30

Bij de Directie Luchtvaart liggen ter inzage gelegd:

a. bijlage 14, delen I en II;
b. DOC 9157 Aerodrome Design Manual Part 1-6;
c. DOC 9137 Airport Services Manual Part1-9;
d. DOC 9184 Airport Planning Manual Part1-3;
e. DOC 9261 Heliport Manual;
f. DOC 9476 Manual of Surface Movement Guidance and Control Systems;
g. DOC 9332 Manual on the ICAO Bird Strike Information System;
h. DOC 9150 Stolport Manual; en
i. DOC 8400 PANS-ABC.

Artikel 31

1. Deze regeling treedt in werking met ingang van de dag na die van haar plaatsing in het Afkondigingsblad van Aruba.

2. Deze regeling wordt aangehaald als Regeling veilig gebruik en operaties luchtvaartterreinen.